(Ingresan a Sala los representantes del Centro de Propietarios de Remises del Uruguay y Transporte Escolar Unido)

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Subcomisión de Audiencias de la Comisión de Hacienda damos la bienvenida a los representantes del Centro de Propietarios de Remises del Uruguay y Transporte Escolar Unido, señores Gerardo Senese y Jorge Erramouspe.

La Comisión de Hacienda encomendó a su Presidente, quien habla que, en la medida en que tenemos más de veinte solicitudes de audiencia y se han ido demorando -esta Comisión se reúne dos o tres veces por semana y, además, cada Senador integra cuatro o cinco Comisiones- para evitar la acumulación de trabajo, vaya recibiendo junto con algún otro Senador -en el día de hoy lo hacemos con la señora Senadora Sara López- a las distintas delegaciones de manera de ir avanzando. Seguramente, en el día de mañana enviaremos la versión taquigráfica a los demás Senadores de manera que los planteos que se hagan empiecen a tomar curso institucional. Por otra parte, en algunos casos tal vez la Comisión vuelva a citar a los interesados. Además, queremos que todos los Senadores miembros de la Comisión tengan conocimiento de las inquietudes que nos planteen. En función de eso, nuevamente les damos la bienvenida y cedemos el uso de la palabra al señor Jorge Erramouspe.

SEÑOR ERRAMOUSPE.- Queremos ser breves en nuestros planteos, porque son específicamente muy concisos. Mi compañero ampliará luego algún detalle técnico.

Básicamente, a la hora de aprobar el IVA al transporte de pasajeros, por error o desconocimiento, se incluyó una palabra dentro de la ley aprobada que perjudicó notoriamente a alrededor de 3.000 empresas.

Se trata de la ley Nº 17.651, que fue discutida largamente con todas las gremiales. Nosotros a última hora fuimos recibidos por el pleno de la Comisión de Hacienda y dimos nuestro punto de vista.

Al respecto, hubo un acuerdo y se introdujo alguna modificación en la Cámara de Representantes que benefició también a los sectores formales. Después el proyecto volvió a la Comisión de Hacienda del Senado y aquí -creemos que fue por omisión, ya que no podemos pensar otra cosa- el señor Senador Astori introdujo en el texto de esa ley una palabra que perjudicó notoriamente a tres mil microempresas formales uruguayas. En esta ley que se aprobó se exonera al taxímetro, al remise y al escolar de la tributación del IVA, es decir, que queda exonerado de dicha tributación. ¿Por qué? Por sus características de microempresa y porque es un sector notoriamente formal.

El punto es que en el proyecto original se agrega la expresión "giro exclusivo" y hoy, cuando hablamos de microempresas no nos referimos al concepto mundial de facturación de una microempresa, sino que en el caso del taxímetro, remise y escolar aludimos a una micro, micro, empresa, o sea que sería casi una miniempresa, aunque el concepto mundialmente no es aceptado. En este caso, tenemos decenas de actividades paralelas como pueden ser un quiosco, la fabricación de tortas, comidas, etcétera que, casi sin excepciones, responden a empresas familiares. Entonces, por ejemplo, si en una familia el señor trabaja en el remise y su esposa hace pasteles para vender en el bar de la esquina, no tienen un giro único, pero están incluidas en una actividad formal sin abrir otra empresa, porque los costos son inviables. Aclaro que la apertura de una empresa formal en régimen de pequeña empresa significan $ 3.000 mensuales y, en un hogar normal en el Uruguay de hoy, esta cifra es una fortuna. Volviendo al texto de la ley, reitero que le agregan el concepto de "exclusivo" y dentro de una misma actividad dejan en una situación dificilísima a remises, transporte de escolares y taxímetros sin IVA compitiendo con remises, escolares y taxímetros de plan tarifado con IVA. Esto es inviable porque, hoy o mañana, cuando una persona tome un vehículo en la calle va a tener que preguntar al chofer si es con o sin IVA y si está exonerado de los impuestos o no porque de esta manera se deja dentro de una misma actividad dos tributaciones diferentes. Reitero que creemos que este es un error y que es fácilmente corregible. A estos efectos, el Poder Ejecutivo otorgó 180 días -de los cuales ya transcurrieron alrededor de 60 días- para la aplicación de la ley mediante decreto, para que tuviéramos la opción de hablar con el Parlamento y poder corregir este error.

Quiero que quede claro que esto, reitero, es un error, porque estamos hablando de actividades formales y hoy, la aplicación de este instrumento, significaría el pase a la informalidad o integraría la segunda actividad de la casa, porque sería peregrino pensar que todo el mundo va a regularizar su situación pasando a aportar $ 3.000 más, abriendo una nueva empresa o contratando un escribano. Lo antes mencionado, en nuestra realidad de familia trabajadora -y digo esto porque en muchos casos trabaja el padre, el hijo y la esposa en la propia empresa- sería inviable, porque, reitero, sería condenar a una cantidad de empresas del Uruguay a pasar a la informalidad.

Nuestro deseo es volver a la iniciativa original que fue discutida con la Comisión, con el Poder Ejecutivo y con la Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes porque fue lo que acordamos. Luego, en una presentación realizada en forma urgente por el señor Senador Michelini -el tema no se había analizado y lo presentó el señor Senador como grave y urgente- el señor Senador Astori le introduce una palabra que cambiaría el destino de 3.000 familias uruguayas. Precisamente, esa palabra es la que nosotros queremos sacar. Con respecto al resto del documento, podemos concordar, tal como lo dejamos plasmado el día que vinimos a la Comisión de Hacienda a tratar dicho tema.

SEÑOR SENESE.- Si los señores Senadores me lo permiten, voy a hacer un poco más de historia acerca de lo que informó el señor Erramouspe.

Cuando fuimos convocados a la Comisión en el mes de febrero, en oportunidad de analizarse el tema del IVA al transporte de pasajeros y a instancias de la propia Comisión -recuerdo que estaban presentes los señores Senadores Michelini, Couriel, Heber y Brause- planteamos el gran problema que se le generaba a las microempresas de transporte la aplicación del 14% del IVA, debido a las diferentes estructuras que tienen nuestras empresas con relación a las de pasajeros, nucleadas en ANETRA o en CEPROTUR, o sea, la Cámara de coches de turismo. La Comisión así lo entendió y a pedido de la misma fuimos citados por el Ministerio de Economía y Finanzas -también a solicitud expresa del responsable de la Cartera- para trabajar en una Comisión en dicha sede a efectos de que tanto el sector de remises, como el transporte escolar y los taxímetros continuaran exonerados del

Impuesto al Valor Agregado. Luego de varias jornadas de trabajo, el Ministerio de Economía y Finanzas por iniciativa propia buscó la forma de que estas empresas continuaran sin aportar IVA e introdujo una palabra que tenía que ver con el giro principal de la empresa. Todo esto fue bien visto por la Comisión, la iniciativa se aprueba y, posteriormente, es enviada a la Cámara de Representantes. Entonces, estas empresas que contaban con más de un giro, aportarían de acuerdo al giro principal.

En el caso específico del transporte escolar, la gran mayoría de nuestras empresas no tienen giro único porque, por la exigencia misma del trabajo y como muy bien lo explicó el señor Erramouspe por ser empresas familiares, están vinculadas a diferentes actividades. Por ejemplo, se da el caso de que muchas empresas dedicadas al transporte de escolares estén vinculadas al sector del turismo. Siguiendo en la misma línea de pensamiento, podemos citar el ejemplo de una persona que tenga un ómnibus que realiza viajes de turismo y, a la vez, tiene una camioneta de transporte escolar, entonces la empresa es de transporte escolar y turismo. A su vez, cuando se habla de giro principal en el proyecto de ley iniciativa del Poder Ejecutivo, se contemplaban ambas opciones, entonces, dicha empresa, como cualquier actividad comercial del país, pagaría IVA por desarrollar la actividad de turismo y continuaría exonerada en el transporte de escolares.

Nosotros conocemos distintas actividades comerciales que tiene el país. Por ejemplo, un supermercado tiene artículos exonerados de IVA, tasas al 14% y al 23% y no se le exige el giro único de determinada actividad. Lo mismo sucede con otro tipo de comercios. Por consultas técnicas que nosotros hemos hecho, tanto a la Dirección General Impositiva como a nuestros asesores, resulta normal en cualquier actividad comercial del país que se mantenga el giro principal.

Cuando el mes de mayo nos enteramos de esta situación, el proyecto de ley vuelve al Senado y es modificado a pedido del señor Senador Astori, según consta en la versión taquigráfica que obra en nuestro poder.

SEÑOR PRESIDENTE.- El proyecto de ley, del Senado, fue enviado a la Cámara de Representantes de donde volvió con correcciones. En tal caso, la Cámara de Senadores puede aprobar o desaprobar las modificaciones introducidas por la Cámara de Representantes; si las modifica, va a la Asamblea General, cosa que no ocurrió con esta iniciativa.

Entonces, hay que deducir que este punto se puso en la primer Cámara -Cámara de Senadores- o en la segunda -la Cámara de Representantes- pero no en la tercera instancia, en la que el Senado dio el "okey" a las modificaciones de la Cámara de Representantes.

Pido disculpas por la interrupción, pero es bueno conocer el mecanismo para saber cómo debemos actuar.

SEÑOR SENESE.- Es buena la precisión que realiza el señor Presidente, porque la versión taquigráfica que tengo -extraída de la página de Internet del Parlamento- dice: "Cámara de Senadores. Distribuido Nº 2048/2003" y nombra el artículo 6º de la ley que es el que nos genera problema. La disposición expresa: "Exclúyese de lo dispuesto en el inciso anterior, a las empresas que tengan por giro principal el de transporte escolar, el de taxímetro o el de remise. El Poder Ejecutivo definirá el concepto de principalidad." Luego, se pone en consideración el artículo y hace uso de la palabra el señor Senador Astori, que dice: "El concepto de principalidad presenta ciertos problemas.

Por lo tanto, mi propuesta es que en lugar de ‘que tengan por giro principal’ sea ‘que tengan por giro único’ o ‘que tengan por giro exclusivo’ y se elimine la frase que dice: ‘El Poder Ejecutivo definirá el concepto de principalidad.’" Esto fue lo que ejecutó a tres mil microempresas formales de transporte. Más adelante me gustaría hacer referencia a lo que es la realidad de estas empresas en el interior del país y no sólo en Montevideo.

SEÑOR PRESIDENTE.- Eso fue en la primer Cámara, es decir, en la Cámara de Senadores. Luego, el proyecto de ley fue a la Cámara de Representantes y se ve que nadie tomó en cuenta el daño que podía hacer. Y, cuando vino al Senado, éste dio el "o.k". Por lo tanto, el tema surge en el arranque del proyecto de ley y nadie prestó atención para modificarlo en la Cámara de Representantes.

SEÑOR SENESE.- Justifico mi ignorancia en el proceso legislativo. Simplemente, me guío por las fechas; estamos hablando de mayo y nosotros habíamos concurrido a la Comisión en el mes de febrero. No discuto si fue en la primera o en la segunda Cámara porque, reitero, no conozco el trámite parlamentario. Sé que la iniciativa, en principio, fue aprobada con el concepto de principalidad.

Más adelante, en la misma sesión, el señor Senador Brause informa a los señores Senadores que se ha distribuido una nota de ANETRA -Asociación Nacional de Transporte- en la que sugiere dar una mayor precisión al concepto de principal en lo que tiene que ver con el inciso segundo del artículo 6º. En ese sentido, se propone una redacción sustitutiva en la que se dice: "Exclúyese de lo dispuesto en el inciso anterior las empresas que tengan por único giro el del transporte escolar, el de taxímetro o el de remise cuando éste se preste con automóviles con una capacidad menor a seis pasajeros". A partir de aquí se genera toda una discusión que luego queda sin efecto.

O sea que ese cambio fue, según consta aquí, a pedido de ANETRA, lo cual nos asombró mucho porque ANETRA tiene, a la fecha, una lucha contra el informalismo, aunque nosotros la tenemos desde hace mucho tiempo. Hoy ANETRA reclama en cuanto al sistema de buses y minibuses, que son los que generan la problemática, pero hay que decir que esos vehículos formales gozan de esas propiedades por gestiones que anteriormente había hecho ANETRA ante el Ministerio de Transporte y Obras Públicas.

Volviendo al tema que nos ocupa, debemos señalar que cuando se hace esta modificación -y estamos convencidos que la misma no fue hecha con intencionalidad, sino porque se desconocía lo que era el sector de microempresa de transporte- en el interior del país -y en Montevideo en menor grado- no hay una microempresa de transporte que tenga giro único.

Si visitamos cualquier pueblo del interior podemos constatar que el dueño del taxímetro que está en la plaza tiene el quiosco, la peluquería que está frente a la plaza o su señora tiene la concesión de la comida de la terminal de ómnibus, o sea, puede haber un sinnúmero de combinaciones. En nuestro registro no hay prácticamente ninguna empresa en el interior del país que tenga giro único.

En el caso de Montevideo, el 50% de las empresas de transporte escolar habilitadas formalmente por la Intendencia Municipal de Montevideo no tiene giro único, sino que anexan actividades vinculadas con el turismo o con otra rama comercial. Esta situación se

ve agravada por el hecho de que no tienen posibilidad de separar las empresas porque el permiso para transporte escolar que otorga el Municipio de Montevideo es intransferible. De modo que los que tenemos más de un giro nos vemos inhibidos de la posibilidad de abrir otra empresa y dejar el transporte escolar con otro número de RUC.

Lo que queremos reclamar es la vuelta a ese concepto de giro principal o al que el Poder Ejecutivo entienda conveniente, de manera de evitar que las empresas formales que aportamos proporcionalmente más que aquellas que quisieron introducir esta modificación comencemos a mirar la vereda de enfrente para pasar al informalismo debido a la presión tributaria que tenemos, lo que muchas de estas empresas están haciendo desde hace tiempo. En el caso de que estas empresas tengan que aportar el 14% por concepto de IVA, quedarían comercialmente inviables, lo que constituiría un elemento de presión para pasar al informalismo o para dejar de existir, con la consiguiente pérdida de fuente de trabajo, que es lo que todos los uruguayos hoy en día estamos tratando de evitar.

En síntesis, nuestra presencia en este ámbito tiene como objetivo reclamar que se vuelva a los artículos 6º y 7º de la Ley Nº 17.651, tal como habían sido redactados por iniciativa del Poder Ejecutivo. Creímos importante que esta Comisión estuviera al tanto de ello. También queremos informarles que hicimos gestiones con distintas bancadas en la Cámara de Representantes y tomamos conocimiento de que se había presentado un proyecto de ley.

Cabe aclarar que en el día de ayer fuimos invitados a concurrir a la sesión de la Comisión de Hacienda de esa Cámara en virtud de una gestión de algunos sectores que cuando hicimos esa ronda con distintas bancadas parlamentarias fueron informados de la problemática que nos estaba afectando.

En resumen, el proyecto presentado pretende volver a los artículos 6º y 7º de la Ley Nº 17.651, y nuestro objetivo era informar a esta Comisión para tratar nuevamente el tema.

SEÑORA LOPEZ.- Se ha hablado de un 50% de empresas en Montevideo, pero me gustaría saber si cuentan con el número de la totalidad de empresas a nivel nacional que estarían excluidas de la exoneración en función de la determinación de giro único.

SEÑOR SENESE.- En el caso de Montevideo, específicamente en el rubro del transporte escolar, hay aproximadamente 450 permisos otorgados por la Intendencia Municipal de Montevideo -que es la que regula ese tema- alrededor de 320 permisos para remises y 3.000 aparatos con taxímetros.

Con respecto al transporte escolar, hablamos de un 50% de empresas que no tienen giro único, lo cual crea competencia desleal, ya que la venta de un servicio por parte de una empresa que tiene giro único estaría exonerada del pago del IVA pero el otro 50% tendría que tributar un 14%.

En lo que respecta al interior del país, no tenemos cifras exactas, pero podemos decir que entre el 80% y el 90%, o sea, entre 3.000 y 5.000 empresas -ya sean taxímetros, remises o transporte escolar- no tienen giro único.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Ya se presentó un proyecto de ley en la Cámara de Representantes?

SEÑOR ERRAMOUSPE.- Fue presentado un proyecto de ley modificativo en la Comisión de Hacienda de dicha Cámara, para el cual llegamos a un acuerdo. También hemos tenido una ronda de conversaciones con todos los sectores parlamentarios y ahora nos aprestamos a concurrir a la propia Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes.

Ese proyecto tiene nuestro beneplácito y tenemos la intención de mantener una entrevista en forma conjunta con las Comisiones de Hacienda y Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas de la Cámara de Representantes. En lo que se refiere a los trámites realizados en el Senado, mantuvimos una entrevista hace unos 20 días con el señor Senador Sanabria, que es quien se comprometió a traer el tema a esta Comisión, pero ante la falta de resultados, optamos por solicitar una entrevista a la propia Comisión.

El señor Senador nos dijo que el tema estaba solucionado y que lo presentaba en esa semana; sin embargo, las semanas pasaron y eso no sucedió.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Quién lo presentó en la Cámara de Representantes?

SEÑOR SENESE.- Antes que nada quisiera ampliar un poco este asunto. En las reuniones con las distintas bancadas que llevamos a cabo las dos gremiales, se presentó un borrador de un proyecto de ley sustitutivo, del cual dejo copia a la Comisión. En el día de ayer recibimos una comunicación del Diputado Ponce de León -que integra la Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes- por la cual nos informaba que estaba gestionando una entrevista para poder exponer sobre el tema. A su vez, logré bajar de la página del Parlamento el proyecto presentado y el curso que ha tenido. Dicho proyecto contempla parte de la iniciativa que nosotros manejábamos en la gremial.

SEÑOR PRESIDENTE.- Veo que fue presentado en la Cámara de Representantes por el Partido Nacional. ¿Se trata del mismo texto que plantean ustedes?

SEÑOR SENESE.- El texto es igual pero no conozco la exposición de motivos de ese proyecto de ley.

En la exposición de motivos del borrador que hicieron las gremiales, más o menos estaba contemplado lo que explicamos hoy aquí. En lo que bajé de la página web del Parlamento solamente está la parte del proyecto de ley, es decir, que se modifiquen los dos artículos. Supongo que por la llamada del señor Diputado Ponce de León, el proyecto de ley debe estar a consideración de la Comisión de Hacienda.

SEÑOR PRESIDENTE.- Lo que pasa es que este proyecto de ley, que vendrá a solucionar su problema, dice que las empresas estarán exoneradas y no habla del rubro correspondiente. Entonces nos vamos para el otro lado.

SEÑOR SENESE.- No lo entiendo, señor Presidente.

SEÑOR PRESIDENTE.- Cuando se hablaba de la tarea principal, se hacía referencia a que se exoneraba la tarea principal, es decir, el transporte de seres humanos, en sus diferentes modalidades. Tal cual está planteado el artículo de la ley, se habla de un único giro. Por lo tanto, todo otro giro excluye de la exclusión y lo que hace es integrarlo al aporte del IVA correspondiente, lo cual genera dos categorías de aportación para una misma actividad. Y esto por decreto se podría haber solucionado.

SEÑOR SENESE.- A partir de que se votó la ley hemos hecho innumerables gestiones en el Ministerio de Economía y Finanzas, manejando el decreto y la reglamentación -como nos habían dicho nuestros asesores- y lo único que logramos -la reglamentación recién fue terminada la semana pasada porque había grandes diferencias en cuanto al crédito fiscal que se daba a las empresas de transporte- fue un plazo de 7 meses para acomodar las empresas al giro único o principal, como para que el tema sea manejado nuevamente en el Poder Legislativo.

SEÑOR PRESIDENTE.- No nos vamos a poner a opinar. Hay un proyecto de ley presentado por el Partido Nacional en la Cámara de Representantes y sería conveniente que su tratamiento fuera lo más rápido posible. De todos modos, para evitar que a nivel del Senado se dificulte su consideración, advierto que habría que prever que no quede una canilla abierta a través de la cual el hecho de tener un taxímetro en una empresa termine exonerando de IVA a todos los otros rubros.

SEÑOR SENESE.- Nosotros nos informamos sobre la parte tributaria con nuestros asesores y con los gestores que manejan nuestras contabilidades. El transporte históricamente estuvo exonerado de IVA, atendiendo a la función social, o de la índole que se quiera, que cumplimos. Cuando se votó esta ley, se entendió que tanto el transporte escolar, como el taxímetro y los remises, por sus particularidades, debían seguir exonerados. Según consultas que hemos hecho a nivel impositivo y también con diferentes contadores, podemos decir que en las empresas que tienen más de un giro, sólo estará exonerado, por ejemplo, el servicio por transporte de escolares. Esto sucede en cualquier actividad comercial; en un mismo comercio encontramos productos que están exonerados de IVA, algunos que tributan el 14% y otros que pagan la totalidad.

SEÑOR PRESIDENTE.- Eso habría que establecerlo claramente. En tal sentido, podría decirse: "Exclúyase de lo dispuesto en el inciso anterior a las empresas de transporte escolar, de taxímetro o de automóvil de remise, en lo que al giro de transporte corresponda".

SEÑOR SENESE.- Comparto totalmente lo que manifiesta el señor Presidente y no tengo inconvenientes en que se introduzcan modificaciones. Lógicamente, cualquier Legislador maneja mejor estos mecanismos que nosotros, que somos simples transportistas. En definitiva, esto está a consideración de la Comisión y, repito, no tenemos impedimentos en que se agregue esa frase. Nosotros sólo pretendemos dejar en claro que la actividad específica que desarrollamos continúe exonerada de IVA, como hasta ahora.

SEÑOR ERRAMOUSPE.- Con respecto a la apreciación del señor Presidente, debo decir que hemos realizado algunas consultas y nos corresponderían las generales de la ley según el Código Tributario. Si además de tener el remise, hacemos trabajos de sanitaria los fines de semana o por las noches, debemos tributar y llevar una doble contabilidad porque esa actividad siempre ha tributado. Esto siempre ha sido así para quienes desarrollamos otra tarea, como por ejemplo la que mencioné: manejamos el remise hasta tal hora y los fines de semana hacemos una changuita de sanitaria.

En ese caso, cuando realizamos un trabajo de sanitaria, debemos facturar con IVA. Asimismo, no podemos deducir más allá que determinado porcentaje de esas actividades. Entonces, si compramos tres pedazos de caño -por decirlo de alguna manera- no podemos deducir más que cierta proporción de la facturación que tenemos en ambas empresas.

Por ejemplo, si facturamos diez de sanitaria, podemos deducir un 10 % del IVA de todo lo que compremos.

De todos modos, no vemos mal que se incluya ese punto. A nosotros nos interesa exonerar la actividad.

Por otra parte, queremos insistir en un concepto ante ustedes, que rigen los destinos de la tributación en nuestro país. Está de más decir que para venir acá a hablar con ustedes tenemos que bajarnos de nuestros vehículos y dejarlos estacionados aquí cerca.

Sin duda, no tenemos la capacidad del Grupo Carminatti ni la del Grupo Peirano ni la del Grupo Victorica ni de ninguno de los grupos que rigen los destinos de ANETRA, a los que su multiplicidad de actividades -que, en algunos casos, llega a los 10 ó 15 rubros de la vida económica del país- les permite tener otro movimiento para poder venir una y diez veces al Senado o al Parlamento y hasta, en algunos casos, integran el propio Parlamento.

Pero les exhortamos o, para decirlo en un lenguaje más popular, les pedimos por favor que no se olviden de que nosotros ocupamos más gente que todas las empresas de ANETRA juntas. Esto es sencillísimo: hay 4.800 taxímetros, 700 permisos para vehículos escolares y 500 permisos de remises entre Montevideo y el interior y ninguno de estos vehículos se puede manejar con media persona, sino que ocupan como mínimo una y en algunos casos dos.

SEÑOR HERRERA.- Quería que se repitieran las cifras de vehículos que nuestros visitantes representan.

SEÑOR ERRAMOUSPE.- Nosotros estamos hablando de 3.000 taxímetros en Montevideo y 1.800 en el interior, de 600 permisos escolares y 500 permisos de remises y cada uno de ellos, como mínimo, ocupa a una persona. Está de más aclarar que se trata de un mínimo porque para muchas de estas actividades, por ejemplo, el transporte de escolares, hay una reglamentación por la cual a partir de determinada cantidad de pasajeros tiene que contar con un acompañante. También está de más decir que en el taxímetro hay un promedio de 2.1 de ocupación por vehículo y en el caso de los remises de 1.4. Entonces, mediante una suma sencilla, se verá que ocupamos de 5.000 a 6.000 empleados.

SEÑOR HERRERA.- Quería que me aclararan un aspecto. Se han discriminado el número de taxímetros entre Montevideo y el interior, por lo que deducir el total es fácil, pero quisiera saber si el resto de las cifras también corresponden a nivel nacional o se refieren sólo a Montevideo.

SEÑOR ERRAMOUSPE.- Están calculadas a nivel nacional. Siempre realizamos una aclaración cuando manejamos el interior, porque aunque no la motivamos nosotros necesariamente la tenemos que hacer.

Dentro de la actividad del remise, que es la más discutida, en el interior hay empadronados hasta ómnibus algo que, como Presidente del Centro de Propietarios de Remises me rechina de tal manera que hemos condenado desde un principio la adjudicación, por amistad o por clientelismo, de matrículas que no van a ser asignadas a la actividad propiamente dicha. Esto es lo que nos ha causado mayores dificultades porque a la hora de solicitar regulaciones claras o excepciones a determinadas normas tributarias, siempre se nos dice que hay 500 vehículos en el interior que no trabajan, lo que es cierto, porque se otorgaron 99 permisos de remises en Paysandú, 69 en Tacuarembó -que no entrarían en su avenida principal- y otro tanto en Melo y Artigas.

Obviamente, esto no es responsabilidad de quienes desarrollamos esta actividad como en el caso de mi familia que lo hace desde hace más de cuarenta años, ya que soy nieto e hijo de transportistas. Reitero que los números que brindamos pueden tener un margen en lo que respecta al interior. En Montevideo no tenemos problema en decir que los permisos adjudicados trabajan y lo mismo podemos manifestar con respecto a Canelones. En el resto del interior podemos expresar que las excepciones son Colonia, Punta del Este y Maldonado que efectivamente trabajan estos vehículos, pero en los otros casos todo es muy difuso y no por responsabilidad nuestra.

Queremos recalcar el concepto primario: no vamos a tener nunca el poderío de aquellos grupos empresariales que están nucleados en ANETRA y quizás la última de sus actividades sea la del transporte, pero sí tenemos la voluntad de detenernos tantas veces como sea necesario para tratar de alimentar el conocimiento sobre la microempresa que creemos que es el futuro de este país y mundialmente se viene demostrando que esa es la tendencia.

SEÑOR PRESIDENTE.- Agradecemos la presencia de los transportistas a quienes aconsejamos que en la Cámara de Representantes adviertan que se debe introducir "en lo que al rubro del transporte se refiere" para que luego cuando ingrese al Senado no se lo tenga que incluir -porque se piensa que la exoneración corre para todos los rubros incluidos en cada una de las empresas- y, debido a esa modificación, nuevamente vuelva a aquella Cámara.

(Se retiran de Sala los representantes del Centro de Propietarios de Remises del Uruguay y Transporte Escolar Unido)